Putea fi excelent!

A doua ediție a „Cupei Unirii" la schi s-a consumat sîmbătă și duminică, în pitoreasca stațiune Vatra Dornei.

Strădaniile organizatorilor ar fi putut fi răsplătite la sfîrșitul întrecerilor cu calificativul excelent, dacă și arbitrii de la slalom special și uriaș (băieți) ar fi lăsat deoparte subiectivismul în aprecierea schiorilor locali. Probele respective au înmănunchiat o serie de schiori cu reale calități: *Ion Bobiț* (Brașov), *Nicolae Dăscălescu* (Brașov), *Eugen Șandru* (Prahova), *Ladislau Pall* (Suceava), *Ion Postolache* (Prahova). Dintre aceștia, cel mai valoros s-a dovedit *Ion Bobiț*. În ambele curse, el a străbătut traseul cu o vădită dezinvoltură, demonstrînd că este, într-adevăr, cel mai bun. Dar, după consumarea probelor respective, au intervenit aranjamentele de culise și arbitrii. La slalomul uriaș a fost declarat cîștigător suceveanul Ladislau Pall (un talent autentic) deși el omisese pe parcurs două porți (din cauza vitezei, zic gurile rele), iar arbitrul din zona respectivă a motivat că „ceața a fost de vină"! Noi am văzut, însă, foarte bine. Cei care au fost puși pentru supraveghere aveau ochii în patru doar pentru concurenții altor județe! La special, după discuții prelungite, au fost descalificați ambii împricinați (Bobiț și Pall), dar arbitrii l-au văzut greșind doar pe Bobiț. Noroc că reprezentanții altor echipe au intervenit la juriu, iar delegatul federației de specialitate, *Ștefan Stăiculescu*, a luat măsurile cele mai adecvate. De remarcat gestul profesorului *Efrem Chertes*, din comisia sportivă a Consiliului Central al U.G.S.R., care a fost solicitat să intervină la aplanarea divergențelor ivite, *dar a refuzat să ia parte la discuții*, lăsînd pe cei ce au răspuns din punct de vedere tehnic de concurs să hotărască singuri, neinfluențați din afară. A fost o atitudine pe care o apreciem.

Probele alpine la fete nu au ridicat probleme. Concurentele s-au întrecut într-un spirit de deplină sportivitate. *Constanța Mizgăreanu* (Brașov), *Maria Cîmpeanu* (Brașov), *Elena Boiarinov* (Suceava), *Cătălina Olti* și *Rozalia Letalic* (Caraș Severin) au fost cele mai bune. Reprezentanta Bucureștiului, *Monica Scurtu*, s-ar fi putut clasa la slalom uriaș în primele 5 locuri dacă nu ar fi făcut o excelentă cristianie în ultima poartă, fără să treacă, însă, prin ea.

Vorbind despre valoarea concurenților, putem afirma (cu cîteva excepții) că au corespuns. Reprezentanții Bucureștiului au făcut la fond o plimbare de agrement. Ștafeta băieților a sosit cu o întîrziere de aproape o oră (!) iar fetele cu 40 de minute (!) Sportivii județului Dîmbovița n-au reușit nimic nici la fond nici la alpine! Spunem aceasta deoarece pentru turiști se organizează cu totul altfel de concursuri.

Sperăm că la viitoarea ediție (organizatorii ne-au asigurat că doresc ca întrecerea să devină tradițională) asemenea neînțelegeri vor dispare cu totul.

Paul IOVAN

Cauzele eliminării lui Dinamo din C. C. E. au rădăcini mai adînci

Tot ceea ce s-a scris în presă despre înfrîngerea și — totodată — eliminarea echipei de baschet Dinamo din „C.C.E." în favoarea formației Spartak Brno corespunde întrutotul adevărului. În semifinalele importantei competiții oficiale s-a calificat o echipă mai bună, mai omogenă, și aceasta a fost reprezentanta orașului Brno. Deși ar părea paradoxal, optăm pentru ideea că Spartak și-a asigurat calificarea mai mult prin cele 85 de puncte marcate la București, decît prin cele 96 înscrise acasă...

La acest succes al cehilor au contribuit însă... chiar dinamoviștii. La Floreasca, ei au făcut o partidă mare, meritînd aprecierile laudative pe care le-au primit. La Brno, însă, campionii României au fost departe de valoarea manifestată pe terenul propriu și iată deci, cauza principală a eșecului lor. La rîndul ei însă, această explicație suportă cîteva clauze, cărora trebuie să li se acorde importanță.

În primul rînd, potențialul echipei a fost scăzut prin faptul că Albu și Diaconescu nu au evoluat în plenitudinea forțelor. Semidisponibilitatea lor — dacă o putem numi așa — și-a pus amprenta pe jocul întregii echipe. De ce? Și o dată cu aflarea răspunsului se va ridica și vălul care ascunde un aspect al muncii dusă de antrenorul Dan Niculescu pentru plasarea elevilor săi pe orbita marilor valori europene. Campioana țării noastre are un lot neomogen. Trei jucători de valoare (*Albu, Diaconescu* și *Novac*), capabili de a face față cerințelor unui joc modern, alți trei cu o putere de luptă sensibil egală (*Cernea, Visner* și *Dragomirescu*), urmați la distanță de plutonul rezervelor (Giurgiu, Mazilu, Andreescu), care nu se ridică la nivelul titularilor. Deci, o altă concluzie care se impune: *lotul este nu numai neomogen, ci și restrîns*. În momentul descalificării pentru cinci greșeli personale a doi din primii șase, potențialul valoric al echipei scade vizibil și, am putea spune, decisiv. Or, este inadmisibil ca o campioană națională să trăiască numai prin efortul a șase baschetbaliști și avînd în permanență teama descompletării „5"-ului de bază.

În al doilea rînd, dinamoviștii au jucat contractați, nepregătiți suficient psihologic pentru a suporta asaltul gazdelor. Aceasta s-a manifestat și în enervarea jucătorilor la unele decizii ale arbitrilor, care favorizau echipa din Brno, ceea ce le-a redus și mai mult din posibilitatea menținerii avantajului luat la București. În antiteză, calmul cehilor (remarcat și la Floreasca) scotea de fapt și mai mult în evidență faptul că dinamoviștii erau vizibil marcați de tracul evoluției în deplasare în fața unei formații de valoare.

De la simpla enumerare a acestor cauze și pînă la adîncirea lor mai este destul de discutat. Nu dorim s-o facem, preferînd să sugerăm cîteva soluții în vederea îndreptării acestei situații.

Credem că în viitor, campioana țării și cealaltă formație fruntașă, Steaua, vor trebui să aibă un calendar internațional mult îmbunătățit, deoarece numărul infim de confruntări cu formații puternice de peste hotare este o frînă în dezvoltarea baschetului la un nivel superior. Vina cea mare o poartă Federația de specialitate, care are în vizorul său numai echipa națională, și un interes minim pentru crearea unor posibilități de creștere a formațiilor puternice de club. Trebuie ca F.R.B. să dea mai multă libertate cluburilor de a-și organiza întîlniri internaționale. Să nu uităm că iarna, ca de altfel și vara, în perioada dintre două campionate, echipele noastre fruntașe nu dispută nici un meci cu teamuri de peste hotare! Această situație inadmisibilă nu trebuie să se perpetueze!

De asemenea, așa cum la fotbal, rugby, handbal, echipele românești pleacă în străinătate în turnee de lungă durată, așa cum la aceste discipline, în vederea acumulării unui plus de experiență, antrenori numeroși fac specializări în țările avansate în ramura respectivă, credem că baschetul nu ar trebui să fie vitregit.

Este aici nu numai vina Federației de baschet, ci și a C.N.E.F.S.-ului care nu acordă acestui sport importanța cuvenită.

De aceea, sugerăm ca federația de specialitate să instituie o largă acțiune de cercetare a cauzelor rămînerii în urmă a baschetului, să facă loc unui schimb util de păreri, unei anchete, care — pe lîngă că ar dezvălui explicațiile concrete ale insucceselor — ar găsi și căile de ridicare a acestei discipline sportive românești la un nivel superior.

Gheorghe BECHERU
vicepreședinte al Secției de baschet a clubului Dinamo București

Unul dintre favoriții actualului Raliu Monte Carlo este finlandezul Makinen. În fotografie, Makinen atacă un viraj pe șoseaua acoperită cu zăpadă și gheață cu noul său B.M.W. 2002

Automobilism

SÎMBĂTĂ, LA MONTE CARLO, VA CURGE TOTUȘI ȘAMPANIA...

În automobilism avem parte anul acesta de un debut cu pretenții senzaționale: cel mai prestigios raliu de pe continentul nostru, Raliul Monte-Carlo, care se desfășoară în aceste zile, a fost exclus din campionatul european, cu puțin înaintea startului, de către Comisia Sportivă Internațională din cadrul F.I.A. Care sînt substraturile acestei hotărîri menite să declanșeze o criză, încă de la prima etapă a celei mai mari competiții automobilistice de anduranță ce se organizează în lume la ora actuală? Înainte de a răspunde la întrebare, ni se par necesare cîteva precizări de natură organizatorică.

Campionatul european se compune, la fiecare ediție anuală, din mai multe raliuri de anvergură, programate din ianuarie pînă în noiembrie, pe drumurile bătrînului nostru continent. Pînă în 1967, la încheierea competiției, se acordau trei titluri de campioni europeni, corespunzînd celor trei categorii de mașini admise la start de Comisia Sportivă Internațională: turism de serie, turism și G.T. De anul trecut lucrurile s-au simplificat oarecum, în sensul că, la sfîrșit, se acordă doar un singur titlu, echipajului cu cel mai mare număr de puncte acumulate, indiferent de categoria în care se înscrie mașina sa. Separat, se alcătuiește și un clasament al mărcilor, care răsplătește automobilul cu cele mai multe victorii.

Ce s-a petrecut acum? Din motive care aparent au o justificare principială (dar în spatele cărora se ascund, totuși, interese de ordin financiar), Automobil Clubul din Monaco a programat paralel cu Raliul Monte Carlo, la aceeași dată și în aceleași condiții rutiere, o a doua întrecere, numită Raliul Mediteranean, în care se întrec mașini din grupele 4 (sport), 5 (turism special) și 6 (sport-prototip). Conform regulamentului în vigoare, aceste mașini nu pot lua parte la campionatul european și, în fața unei astfel de abateri, forul internațional a hotărît „excomunicarea" raliului monegasc.

Situație neașteptată, fără precedent? Dimpotrivă. Astfel de... ciocniri (ca să folosim un termen specific) între Comisia Sportivă și diferite cluburi naționale sau regionale au apărut deseori și, fără îndoială, vor mai apare și în viitor. În 1956, un fapt asemănător s-a petrecut cu întrecerea de 24 de ore de la Le Mans. Admiterea la start, de către Automobil Clubul de vest, organizatorul întrecerii, a mașinilor prototip, a adus excluderea cursei respective din campionatul mondial al mărcilor. Anul trecut, pentru motive de aceeași natură, „Cupa Alpilor" (cîștigată de Jean Vinatier de la Alpine) și Raliul Marii Britanii (în care a învins Lampinen de la Saab) n-au fost luate în considerație în calculele finale ale campionatului european.

Fiecare din părțile angajate în astfel de conflicte organizatorice își susține vehement punctul de vedere și este dificil de stabilit ce trebuie condamnat: indisciplina cluburilor în cauză, sau rigiditatea conservatoare a Comisiei Internaționale. Aceasta din urmă păstrează neatinsă litera regulamentelor sale, convinsă că în raliurile automobilistice trebuie să se întreacă numai mașini larg accesibile masei de alergători, identice (sau aproape identice), ca structură și performanțe, cu produsele de serie. Numai în acest fel, susține Comisia, sportul cu motor își poate îndeplini una din importantele misiuni: aceea de a contribui la progresul tehnic.

Teoretic, argumentarea este entuziasmantă. În practică însă, intervin atîtea „necunoscute", încît cele mai stricte regulamente sînt veșnic eludate sub masca unei disciplinate respectări a conținutului lor. Să ne amintim ce dorințe aprinse și ce „război" s-a declarat în 1966, cu prilejul aceluiași Raliu Monte-Carlo, cînd automobilele B.M.C. au fost descalificate pentru motive îndoielnice, iar Pauli Toivonen, pe atunci angajat la Citroen, s-a trezit cu un loc întîi în competiție, care i-a venit așa, pe neașteptate. În „Anexa J", această cartă a sportului automobilistic actual, se spune clar ce înseamnă o mașină din categoria „turism de serie". Dar cine este în stare să determine, sine ira et studio, dacă un Porsche sau un Morris Cooper de uzină, prezentat la startul unui raliu oarecare, se înscrie perfect în prescripțiunile regulamentare stabilite?

Marile uzine nu par afectate de hotărîrea excluderii Raliului Monte-Carlo din campionatul european. Din punct de vedere publicitar (și deci comercial), pe ele le interesează în primul rînd succesul imediat, într-o întrecere de prestigiu, și mai puțin rezultatul final al unei dispute lungi, care se va încheia abia în pragul iernii viitoare. Firma Alpine n-a avut nimic de suferit din cauză că tradiționala „Cupă a Alpilor", în care a obținut primul loc, n-a fost luată în considerație în calculele finale ale campionatului de raliuri de pe continentul nostru.

Indiferent de situația organizatorică ce s-a creat, victoria lui Vinatier a adus cunoscutei firme franceze o sporire a vînzărilor cu aproape 20 la sută. O cursă oarecare, nefigurînd în calendarele federației internaționale, dar bine susținută publicitar, poate apare în ochii marelui public ca mult mai importantă decît oricare din competițiile oficiale. Un exemplu recent? Vezi cursa Londra—Sidney, care din punct de vedere sportiv nu valorează aparent nimic, dar care a reușit, prin extraordinarul zgomot stîrnit în jurul ei, să arunce în umbră cele mai importante competiții ale anului trecut.

Peste cîteva zile, cea de-a 38-a ediție a Raliului Monte-Carlo se încheie. Sîmbătă seară, concurenții, oficialii, întreaga armată de oameni angrenată în această aventură rutieră se vor aduna în spațioasa sală a Cazinoului din Monaco. Cîștigătorii vor urca pe podium și vor primi, poate din mîna prințului Rainier, poate a prințesei Grace, cei 12 000 franci noi, cuveniți echipajului clasat pe primul loc. Apoi va cînta muzica și șampania va curge limpede în cupele de cristal. Va fi veselie (ca în filmul lui Claude Lelouch) și nimeni nu se va gîndi în acele momente că deasupra raliului abia terminat plutește anatema federației internaționale.

Dumitru LAZAR

TUR DE MANIVELĂ

● Organizația „Alliance Internationale de Tourisme", cu sediul la Geneva, va organiza anul acesta la București, în cursul lunii septembrie, în colaborare cu Automobil Clubul Român, cel de-al III-lea congres internațional „Loisirs et tourisme", avînd ca temă generală: „Călătorii și vacanțe individuale și organizate, astăzi și mîine". Tema va fi subîmpărțită în patru subiecte, care vor face obiectul unor dezbateri interesante. Participanții la congres vor lua parte la un program de excursii în cele mai pitorești regiuni ale țării noastre.

● **Vara trecută, în coloanele unor ziare și reviste de peste hotare au apărut știri în legătură cu elaborarea proiectului unui nou automobil Renault. Știrile n-au fost confirmate nici de purtătorii de cuvînt ai uzinei franceze și nici de alte surse. Dar iată că, de curînd, cotidianul „l'Equipe" reia informația în coloanele sale, anunțînd că noul automobil a fost surprins în nordul Suediei de către fotoreporterii de la „L'auto-journal". Cunoscuta revistă „L'Automobile" comentează același eveniment în ultimul său număr spunînd: „Se confirmă faptul că Renault 12, despre care se vorbește de cîtva timp va fi gata. El a fost fotografiat în cursul unor testări secrete. Se pare că este vorba de o mașină cu tracțiune în față, care nu va intra în fabricație în viitorul apropiat".**

● O nouă vopsea, fabricată în Anglia, a început să se folosească pentru marcajul șoselelor belgiene. Produsul se numește „Clearlane" și a fost pus la punct în laboratoarele Albright și Wilson. El permite să se obțină linii de marcaj foarte clare cu o durată de folosință record. În plus, noua vopsea se usucă repede, ceea ce face ca circulația să nu se întrerupă pentru mult timp, atunci cînd se lucrează la așezarea ei pe străzi sau șosele.

● **Firma Citroën a realizat o mașină specială pentru generalul De Gaulle. Destinată misiunilor oficiale, mașina are numărul de înmatriculare 1 PR 75. Tracțiunea se realizează pe roțile din față iar suspensia este hidropneumatică. Caroseria, vopsită în două nuanțe de gri, este lungă de 6,53 m și lată de 2,13 m. În interior există două compartimente despărțite printr-un geam și dotate cu interfon, radio, instalație de aer condiționat etc. Mașina este în măsură să ruleze cîteva e în șir cu o viteză foarte mică, chiar și pe canicula.**

● Mercedes a prezentat de curînd, pe autodromul de la Hockenheim, două noi coupéuri: 250 și 250 E. Aceste mașini vin să completeze gama, numită „compactă", care a fost lansată cu un an în urmă și care grupează acum, sub aceeași caroserie, șase modele. Motorul lui 250 are o cilindree de 2496 cmc (6 cilindri) și este alimentat de două carburatoare. El furnizează 146 CP (SAE) la 5 600 rot/min. Coupéul 250 E dispune de același motor, dar dotat cu un sistem de injecție de benzină realizat de Bosch, care îi sporește puterea pînă la 170 CP (SAE). Automobilele se fabrică cu cutii de viteze obișnuite sau automate.

● **Cunoscutul pilot francez Jean-François Piot, care a concurat și în țara noastră cu doi ani în urmă în cadrul Raliului Dunării, a părăsit firma Renault, sub culorile căreia și-a făcut debutul și s-a afirmat. El a semnat un contract cu secțiunea Ford-France pentru sezonul sportiv 1969. Conform acestui contract, Piot va participa la mai multe raliuri naționale și internaționale. Tînărul și talentatul alergător a început noul sezon participînd la Raliul Monte Carlo la bordul unui Ford Escort.**

● A încetat din viață, în vîrstă de 79 de ani, unul din cei mai celebri carosieri italieni: Ugo Zagato. Născut la Rovigo, el a învățat meseria de carosier în Germania, după care s-a întors în Italia. În 1919 a pus bazele unui atelier propriu de caroserii, care avea să se dezvolte și să-i facă numele cunoscut în întreaga lume. De cîțiva ani, uzina de la Milano a lui Zagato este condusă de fiii săi.

VOLEI

„Steaua a evoluat mulțumitor"..., ne declară antrenorul I. Tănase

Reîntorși luni seara din R.F.G., voleibaliștii de la Steaua și-au reluat a doua zi pregătirile.

Ieri dimineață, în sala clubului, i-am vizitat pe sportivii de la Steaua la antrenament. Cu acest prilej, l-am rugat pe antrenorul T. TĂNASE să împărtășească impresiile sale după meciul de debut în noua ediție a „C.C.E.".

„Fără a subestima șansele adversarilor, desigur, eram favoriți în jocul de la Münster. Spre surprinderea mea, gazdele au oferit un joc frumos, chiar curat din punct de vedere tehnic. Desigur, valoarea în ansamblu a acestei formații este modestă. În primul set, voleibaliștii vest-germani au luptat din răsputeri pentru a da o replică cît mai puternică. Susținuți de peste 2 000 de spectatori — de altfel, foarte obiectivi — ei au condus cu 6—0 și 14—10. Pierderea setului i-a făcut pe jucătorii de la Universitățs să aibă o cădere morală, la care s-a adăugat și pregătirea fizică, ceea ce ne-a dat posibilitatea să cîștigăm setul destul de ușor. Steaua, aflată la începutul pregătirilor, a evoluat mulțumitor. Cei mai buni jucători au fost Cristiani, Porosnicu și Rauch. Dar, drept să spun, în primul rînd mă bucură rezultatul și apoi comportarea echipei. Aceasta ne face să lucrăm de la o zi la alta tot mai intens fiindcă în continuare ne așteaptă jocuri din ce în ce mai grele".

● Între 27 ianuarie și 2 februarie echipa Steaua va întreprinde un turneu de 3 jocuri în Franța.

Al. C.

tmo

Prima ediție a campionatului de juniori pe echipe

Deși lipsită de nume sonore, competiția de tenis de masă care va ține afișul sălii Floreasca timp de patru zile, anunță întreceri interesante. Afirmația nu este gratuită pentru că, în cadrul turului campionatului republican al celor mai bune echipe de juniori, publicul va avea prilejul să constate care sînt potențele noii generații de jucători.

Turneul va reuni cîte zece formații masculine și feminine reprezentînd Tg. Mureș, Iași, Craiova, Cugir, Cluj, T. Severin, Tg. Secuiesc, Buzău, Timișoara, Bocșa, Oradea, Pitești și București.

O întîlnire între două echipe se va disputa conform „Cupei Swaythling". Orele de desfășurare sînt următoarele: 9—13 și 17—21.

VIRGIL SÎNDEANU A CÎȘTIGAT „CUPA UNIRII"

La finele săptămînii trecute, în organizarea comisiei municipale de specialitate București, a avut loc competiția dotată cu „Cupa Unirii". **Clasament**: 1. V. SÎNDEANU, 2. S. Dumitriu, 3. S. Luchian, 4. I. Panait, 5. Șt. Sentivani, 6. Maria Alexandru, 7. C. Macovei, 8. A. Ovanez, 9. G. Păuna, 10. G. Teodor, 11. N. Danielis, 12. A. Antal, 13. N. Stelian, 14. O. Stamatescu, 15. Viorica Ivan, 16. I. Colcer.

Valorificarea deplină a turismului montan în atenția administrației locale

(Urmare din pag. 1)

ceea ce denaturează destinația lor inițială de adăposturi de odihnă în mijlocul naturii, focare de omenie care să nu tulbure măreția priveliștilor, nici liniștea firii, ci să-l bucure pe drumețul ostenit. Wilhelm Lutsch crede că prima măsură pentru restabilirea destinației adevărate a cabanelor ar fi încredințarea acestora unor foști sportivi (turiști, alpiniști, schiori) care știu să prețuiască, prin propria lor experiență, menirea unui adăpost turistic. Acțiunea a și pornit. La cabana Bran-Castel, cabanier este fostul schior Olteanu, la cabana Clăbucet-plecare — bunii gospodari și soți Mituș Constantinescu și Eugenia Tampă (fostă schioară). S-ar putea ca într-un viitor apropiat cabanele să fie încredințate unor mandatari aleși după aceleași criterii (și nu pur comerciale). În orice caz, pentru respectul adevăraților drumeți, la cabanele din județul Brașov se preconizează menținerea priciurilor, pentru evitarea acelor situații, anormale și revoltătoare, cînd, din pricina aglomerării cu „turiști de salon", excursioniștilor cu ranițe și kilometri în pulpe, li s-a refuzat adăpostul sub acoperiș! (Fără a mai vorbi de cabanele unde ți se oferă rom și vodcă, dar unde nu poți obține un necesar și simplu ceai întremător).

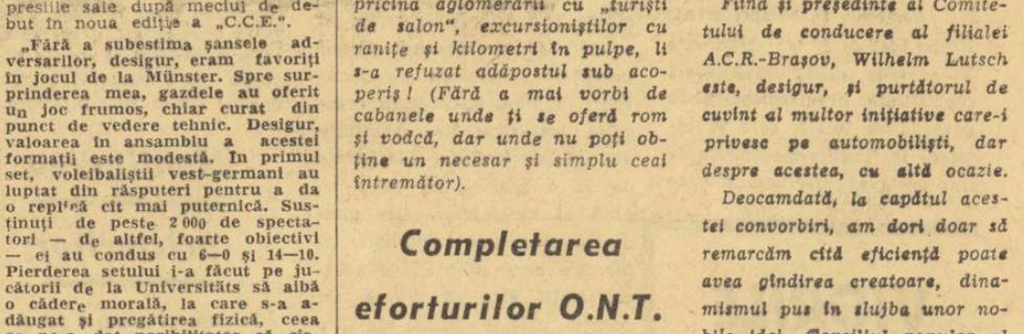
Completarea eforturilor O.N.T.

Firește că toate aceste măsuri nu tind să intre în conflict cu acțiunile bine intenționate ale Oficiului Național de Turism. Dimpotrivă, ele încearcă să completeze, pe plan local, eforturile pe scară națională ale O.N.T. De pildă, strădania O.N.T. de a clădi impozante hoteluri montane va fi sprijinită prin menținerea, alături, a vechilor cabane. În așa fel încît, de pildă, stațiunea Poiana Brașov să poată răspunde tuturor pretențiilor și să nu devină „extra-teritorială" în raport cu municipiul Brașov, ai cărui cetățeni au, de multe decenii, obișnuința de a-și petrece sfîrșitul de săptămînă „în Poiană". Pentru că a venit vorba, să menționăm că fluxul turistic evident și normal crescînd spre Poiana Brașov impune gospodarilor locali deschiderea altor „debușee turistice", ceea ce s-a și făcut prin întocmirea unor planuri complexe vizînd transformarea Bonlocului în stațiune de week-end (prin reamenajarea cabanei, montarea unui teleschi, deschiderea drumului de acces mai facil).

Revenind la corelația inițiativelor locale cu planurile O.N.T. trebuie să subliniem punctul de vedere al gospodarilor județului Brașov care solicită însoțirea oricărei investiții hoteliere a O.N.T. cu mijloace și amenajări de agrement, cum ar fi bazine de înot, saune, terenuri de tenis etc.

Fiind și președinte al Comitetului de conducere al filialei A.C.R.-Brașov, Wilhelm Lutsch este, desigur, și purtătorul de cuvînt al multor inițiative care-i privesc pe automobiliști, dar despre acestea, cu altă ocazie.

Deocamdată, la capătul acestei convorbiri, am dori doar să remarcăm cîtă eficiență poate avea gîndirea creatoare, dinamismul pus în slujba unor nobile idei. Consiliul popular al județului Brașov, emanație a cetățenilor și reprezentant al lor, a găsit, în complexitatea problemelor care-i frămîntă, timp să se ocupe și de acele fațete ale muncii de gospodărire, care privesc sănătatea oamenilor, bunăstarea lor fizică și morală. Asemenea preocupare îl onorează pe gospodarii brașoveni.



VIORILE ALBASTRE

(Urmare din pag. 1)

fibra fină a lemnului și dacă, bunăoară, aceasta bate în roșcat, înseamnă că molidul a crescut pe un versant mai însorit, înseamnă că nu s-a luptat pentru a învinge umbra pădurii și nu a ieșit, învingător, la lumină. Neparticipînd la această aprigă dispută a crescut, așadar, lejer, cu fibra rară și deci nu va fi bun de performanță!... Din lotul performerilor vor face parte numai acei ale căror cercuri anuale s-au îndesit în lupta cu umbra și întunericul, care în această încleștare surdă cu adversarii au crescut supli, înalți, sănătoși.

Trierea continuă în zeci de chipuri, la fiecare operațiune, și numai după ce exigența și-a spus cuvîntul, planorul i-a viza „BUN DE ZBOR". Ajunse la aerocluburile din țară, aparatele primesc — după inspirația sportivilor — diferite nume: Albatros, Condor etc. Aici, însă, ele poartă doar două inițiale: „I.S." Adică, IOSIF ȘILIMON. Un nume de mare rezonanță în sportul aviatic. Posesor al insignei „C" de aur, maestrul sportului la planorism Iosif Șilimon este inginerul șef al întreprinderii, constructorul principal care, pentru contribuția adusă la dezvoltarea sportului aviatic a fost distins cu diploma internațională „PAUL TISSANDIER". În vizita pe care i-am făcut-o, ne-am interesat de noile planoare aflate în fabricație. Se lucra la I.S. 3 D (planor de antrenament) și I.S. 12 (planor de școală). Pe banda prototipurilor: I.S. 18-28. Un viitor aparat de performanță, construit din aluminiu, cu ampenajul în formă de T, cu numeroase alte noi soluții tehnice asupra cărora, în vara aceasta, pilotul de încercare MIRCEA FINESCU își va spune cuvîntul.

Subliniam că ing. Iosif Șilimon, constructorul principal al acestor planoare, este un sportiv consacrat în zborul fără motor. Consacrat este și colectivul care lucrează aici. Priceperea, dragostea acestor făurari de frumos își are explicația în faptul că pasiunea lor pentru construcția de aeronave au cîștigat-o în orele practice de zbor, în timp ce — sportivi fiind — se înălțau cu planoarele deasupra norilor. Lucrează aici, așadar, instructori de zbor fără motor (meșterul Iuliu Gionea, spre exemplu), piloți antrenamentiști (Dorina Tomescu, Elena Pain) și alți numeroși sportivi planoriști care, după ce au obținut performanțe în zborul lor curajos, continuă în atelierele de la Ghimbav să îmbunătățească și pe cele ale aparatelor.

Anul acesta, pe adresa diferitelor aerocluburi din țară „Ghimbavul" va expedia un număr de 30 DE PLANOARE. Ele vor îmbogăți zestrea aviației noastre sportive, înălțînd pe aripile acestor viori ale văzduhului cîntecul tinerese al unei noi promoții de piloți sportivi.

Se pregătește aeroflota noului sezon de zbor fără motor